

STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 15077
11 juni
2015

Bestuursovereenkomst PHS: Oplossing verkeersproblematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat Boxtel

De ondergetekenden:

1. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld, handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gezeteld te 's-Gravenhage, hierna te noemen: het Rijk;

2. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord- Brabant, krachtens volmacht verleend door de commissaris van de Koning, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R.A.C. van Heugten, lid van het College van Gedeputeerde Staten, handelend ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van 3 maart 2015, gezeteld te 's-Hertogenbosch, hierna te noemen: de Provincie Noord-Brabant;

3. Het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Boxtel, handelend als bestuursorgaan, namens deze de burgemeester, de heer M. Buijs, tevens handelende als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de publiekrechtelijke rechtspersoon de gemeente Boxtel, ter uitvoering van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van 2 december 2014, hierna te noemen: Gemeente Boxtel.

De partijen 2 en 3, hierna gezamenlijk te noemen: 'Regionale Partijen'.

De partijen 1 tot en met 3, hierna gezamenlijk te noemen: 'Partijen'.

Elke Partij afzonderlijk, hierna te noemen: 'Partij'.

Overwegende:
1. Het kabinet heeft op 4 juni 2010 een 'Voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer' (PHS)[1] genomen voor het realiseren van hogere frequenties in het reizigersvervoer en het herrouteren van het goederenvervoer. De maatregelen op het traject Meteren-Boxtel maken hiervan onderdeel uit.
2. In de 'Voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer' is aangegeven dat de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat te Boxtel vanuit bereikbaarheid en veiligheid aandacht vraagt.
3. Omdat het ook hier gaat om de verkeerssituatie van de kruisende weg, betreft het een gezamenlijke aanpak met mede financiering door Regionale Partijen.
4. Partijen en ProRail hebben gezamenlijk en in een intensief traject van burgerparticipatie een oplossing gezocht voor de afnemende kwaliteit van de verkeersafwikkeling als gevolg van de lange(re) dichtligtijden van de dubbele spoorwegovergang bij hoger frequent spoorvervoer en als gevolg van het toenemende wegverkeer over de dubbele spoorwegovergang.
5. Het Rijk en ProRail hebben vanuit de gezamenlijke belangen en verantwoordelijkheden de uitkomsten van het Participatieproces in een Position Paper geduid.
6. Op basis van een gezamenlijk, door Partijen en ProRail, uitgevoerde variantenstudie is door de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 een inhoudelijke keuze gemaakt voor de zgn. omleidingsvariant B14/B15, variant 6 zoals omschreven in bijlage 1 bij deze bestuursovereenkomst.
7. In de PHS bestuursconferentie van 18 december 2013 hebben Partijen afgesproken deze oplossing verder uit te werken.
8. Partijen hebben in het bestuurlijk overleg PHS van 16 juni 2014 op basis van een nadere uitwerking afspraken gemaakt over een financiële bijdrage in de investeringskosten, waarvan de inhoud in deze bestuursovereenkomst is vastgelegd.
9. De maatregelen voor het traject Meteren-Boxtel die verband houden met de routering van het goederen- en reizigersvervoer door Noord-Brabant zijn verwoord in de afspraken 1 tot en met 5, zoals opgenomen in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 17 juni 2014[2].

Zijn het volgende overeengekomen:

---

[1] Kamerstukken II 2013/2014, 32 404, nr. 1
[2] Kamerstukken II 2013/2014, 32 404, nr. 74

Artikel 1. Definities

In deze bestuursovereenkomst wordt verstaan onder:
A. *Aanvullende Bestelling:* een uitbreiding van de Projectscope op verzoek en kosten van een of twee van de Partijen;
B. *Algemene Risicoreservering:* de administratieve algemene risicoreservering als bedoeld in artikel 7, veertiende lid;
C. *Ambtelijke Regiegroep Boxtel:* de ambtelijke regiegroep Boxtel als bedoeld in bijlage 3;
D. *Beheerovereenkomst:* een schriftelijke verbintenis tussen de beheerders van de spoor- en weginfrastructuur, waarin beheer, onderhoud en instandhouding van de spoorkruisende infrastructuur is geregeld;
E. *Bestuurlijk Overleg PHS Brabant:* het bestuurlijk overleg PHS Brabant als bedoeld in bijlage 3;
F. *Bijdrage:* de financiële bijdrage van een Partij zoals genoemd in artikel 7, derde lid;
G. *Deelprojecten:* delen, zijnde afzonderlijk uit te werken en te realiseren onderdelen van het Project, waarin het Project is verdeeld zoals genoemd in artikel 4 en nader beschreven in bijlage 1;
H. *Hoofdplanning:* de planning zoals beschreven in bijlage 2;
I. *Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant:* het hoogambtelijk overleg PHS Brabant als bedoeld in bijlage 3;
J. *Participatieproces:* een intensief traject van burgerparticipatie waarin een oplossing is gezocht voor de afnemende kwaliteit van de verkeersafwikkeling als gevolg van de lange(re) dichtligtijden van de dubbele spoorwegovergang bij hoger frequent spoorvervoer en als gevolg van het toenemende wegverkeer over de dubbele spoorwegovergang;
K. *Planuitwerkingsfase:* de fase waarin de planuitwerking wordt uitgevoerd, te weten de benodigde onderzoeken en overige activiteiten, alsmede de daaruit voortvloeiende publiek- en privaatrechtelijke besluiten;
L. *Position Paper:* notitie waarin vanuit de belangen en verantwoordelijkheden van het Rijk en ProRail de uitkomst van het participatieproces is geduid;
M. *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS):* het totale pakket aan infrastructurele en overige maatregelen dat wordt uitgevoerd op grond van de voorkeursbeslissing PHS;
N. *Project:* de omleidingsvariant B14/B15, variant 6 zoals beschreven in bijlage 1;
O. *Projectscope:* de scope van het project, zoals neergelegd in bijlage 1, waarin het Project in vijf Deelprojecten is beschreven;
P. *Risicoreservering:* reservering (gelden) voor het dragen van alle endogene risico’s ten aanzien van het ontwerp, de planprocedures, de bouwfasering en de uitvoering van de Projectscope zoals genoemd in artikel 7, negende lid;
Q. *Taakstellend Budget:* budget dat maximaal beschikbaar is om het Project uit te voeren;
R. *Uitvoeringsrisico’s:* alle mogelijke omstandigheden, die ervoor zorgen dat het Project niet of slechts gedeeltelijk uitgevoerd kan worden volgens het bepaalde in deze bestuursovereenkomst;
S. *Variantenstudie:* rapportage waarin een inhoudelijke afweging is gemaakt tussen de zgn. varianten CV9 en de zgn. omleidingsvariant B14/B15;
T. *Voortgangsrapportage:* de periodieke beschrijving van de status en voortgang van het Project.

Artikel 2. Doel bestuursovereenkomst

Deze bestuursovereenkomst strekt ertoe afspraken vast te leggen over:
a. het in cofinanciering verder (doen) uitwerken van de planvorming, conditionering, aanbesteding en realisatie van het Project;
b. hoe om te gaan met (financiële) mee- en tegenvallers;
c. het tijdig tot stand komen van een samenwerkingsovereenkomst tussen Gemeente Boxtel en ProRail voor de verdere planuitwerking en realisatie van het Project en van een beheerovereenkomst tussen Gemeente Boxtel en ProRail;
d. de te hanteren overlegstructuur; en
e. het door Gemeente Boxtel gezamenlijk met ProRail te doen opstellen van een risicoanalyse van het Project en deze voor te leggen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met als doel het verkrijgen van een advies over het opheffen van de overweg Kapelweg dan wel het handhaven van deze overweg voor langzaam verkeer.

Artikel 3. Kernverplichtingen van Partijen

1. Het Rijk verbindt zich jegens Gemeente Boxtel en Provincie Noord-Brabant om met inachtneming van het bepaalde in deze bestuursovereenkomst op grondslag van de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds aan ProRail een subsidie te verlenen van EUR 19,2 miljoen (incl. BTW, prijspeil 1 januari 2013) ten behoeve van het Project.

2. Provincie Noord-Brabant verbindt zich jegens Gemeente Boxtel en het Rijk om met inachtneming van het bepaalde in deze Overeenkomst aan Gemeente Boxtel een Bijdrage te verlenen van



EUR 13,2 miljoen (incl. BTW, prijspeil 1 januari 2013) ten behoeve van het Project.

3. Op voorwaarde van verlening van de subsidie van het Rijk als bedoeld in het eerste lid, en de Bijdrage van Provincie Noord-Brabant als bedoeld in het tweede lid, verbindt Gemeente Boxtel zich om gezamenlijk met ProRail het Project verder uit te werken en te realiseren. Gemeente Boxtel verbindt zich om een Bijdrage van EUR 6 miljoen (incl. BTW, prijspeil 1 januari 2013) te verlenen aan het Project.

Artikel 4. Reikwijdte

1. Partijen hebben de scope van het Project vastgesteld zoals beschreven in bijlage 1.

2. Partijen hebben de Projectscope verdeeld in de volgende Deelprojecten:
   a. deelproject 1: Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen op de Tongersestraat;
   b. deelproject 2: Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaam verkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen);
   c. deelproject 3: Aanpassingen Tongeren t.b.v. veiligheid fietsverkeer en snelheidsbeperking gemotoriseerd verkeer;
   d. deelproject 4a: Opwaardering Keulsebaan tussen rotonde De Vorst en rotonde De Goor;
   e. deelproject 4b: Opwaardering Keulsebaan tussen rotonde De Goor en de aansluiting met de A2;
   f. deelproject 5: Realisatie van een fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en Kapelweg en met een aansluiting op Tongeren.

Artikel 5. Planning

1. Partijen streven er naar de werkzaamheden ten behoeve van de Planuitwerkingsfase en de realisatie van het Project te hebben afgerond binnen de Hoofdplanning opgenomen in bijlage 2.

2. Indien de Hoofdplanning, zoals opgenomen in bijlage 2, niet gehaald kan worden, dan worden de gevolgen voor en aanpassing van de Hoofdplanning behandeld door het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant en waar nodig door het Bestuurlijk overleg PHS Brabant.

Artikel 6. Verantwoordelijkheden van Partijen

1. Partijen zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de uitvoering van het Project, hetgeen inhoudt dat Partijen gezamenlijk de beslissingen nemen die nodig zijn voor de uitwerking, voorbereiding en uitvoering van het Project, met behoud van afzonderlijke publiekrechtelijke bevoegdheden. De gezamenlijke verantwoordelijkheid en beslissingsbevoegdheid is vormgegeven in de organisatiestructuur opgenomen in artikel 11.

2. Het Rijk verbindt zich om ProRail op te dragen om de Deelprojecten 1 en 5 uit te voeren volgens het bepaalde in deze bestuursovereenkomst, waarbij ProRail op grond van de aan haar verleende Beheerconcessie beheerder is van de hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in de Spoorwegwet. Het Rijk zal ervoor zorg dragen dat ProRail het Project uitvoert volgens het bepaalde in deze bestuursovereenkomst.

3. De Gemeente Boxtel verbindt zich om de Deelprojecten 2, 3, 4a en 4b uit te voeren volgens het bepaalde in deze bestuursovereenkomst.

Artikel 7. Financiële afspraken

1. Het geheel aan financiële afspraken van Partijen vormt het Taakstellend Budget en is ten tijde van ondertekening van deze bestuursovereenkomst vastgesteld op een bedrag van € 38,4 miljoen, inclusief BTW. Dit bedrag en alle overige bedragen in deze bestuursovereenkomst zijn uitgedrukt in prijspeil 1 januari 2013.

2. De bedragen in de als bijlage 4 opgenomen kostenraming van het Project zijn uitgedrukt in prijspeil 1 januari 2013.

3. De Bijdragen van Partijen aan het Taakstellend Budget zijn als volgt:
   a. het Rijk: € 19,2 miljoen;
   b. de Provincie Noord-Brabant: € 13,2 miljoen;
   c. de Gemeente Boxtel: € 6 miljoen.



4. Jaarlijks zal indexering van het nog niet betaalde deel van de Bijdragen van Partijen plaatsvinden met de conform de door de Minister van Financiën daadwerkelijk uitgekeerde indexering voor de investeringsbudgetten van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU).

5. Partijen betalen hun Bijdragen op het tijdstip dat in bijlage 5 daarvoor is opgenomen. Indien de uitvoering van het Project later plaatsvindt dan is voorzien in de Hoofdplanning, zal het betalingsschema daarop worden aangepast. Partijen kunnen gezamenlijk het betalingsschema wijzigen.

6. Alle uitgaven van ProRail en de Gemeente Boxtel die aan het Project verbonden zijn met uitzondering van Aanvullende Bestellingen, worden uit het Taakstellend Budget bekostigd, tenzij expliciet anders overeengekomen.

7. In afwijking van het bepaalde in zesde lid, worden de kosten voor planuitwerking die door ProRail zijn gemaakt vóór 1 juli 2014 niet uit het Taakstellend Budget vergoed. Deze blijven voor rekening van het Rijk. De kosten voor planuitwerking die door ProRail worden gemaakt na 1 juli 2014 en de werkelijk gemaakte voorbereiding- en begeleidingskosten die door ProRail worden gemaakt voor het Project, worden uit het Taakstellend Budget bekostigd, tenzij deze de begroting daarvan zoals opgenomen in bijlage 4 overstijgen. Kosten van planuitwerking die door ProRail worden gemaakt na 1 juli 2014 en voorbereiding- en begeleidingskosten van ProRail voor het Project die de begroting daarvan zoals opgenomen in bijlage 4 overstijgen, worden slechts uit het Taakstellend Budget bekostigd voor zover deze zijn goedgekeurd door het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant.

8. In afwijking van het bepaalde in het zesde lid, worden de kosten voor planuitwerking die door de Gemeente Boxtel zijn gemaakt vóór 1 juli 2014 niet uit het Taakstellend Budget vergoed en blijven voor rekening van de Gemeente Boxtel, behoudens aan de studie voor de “Rapportage Variantenstudie Dubbele Overweg Tongersestraat Boxtel” van 30 oktober 2013 van RoyalHaskoningDHV verbonden kosten. De kosten voor planuitwerking die door de Gemeente Boxtel worden gemaakt na 1 juli 2014 en de werkelijk gemaakte voorbereiding- en begeleidingskosten die door de Gemeente Boxtel worden gemaakt voor het Project, worden uit het Taakstellend Budget bekostigd, tenzij deze de begroting daarvan zoals opgenomen in bijlage 4 overstijgen. Kosten van planuitwerking die door de Gemeente Boxtel worden gemaakt na 1 juli 2014 en voorbereiding- en begeleidingskosten van de Gemeente Boxtel voor het Project die de begroting daarvan zoals opgenomen in bijlage 4 overstijgen, worden slechts uit het Taakstellend Budget bekostigd voor zover deze zijn goedgekeurd door het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant.

9. In het Taakstellend Budget is een Risicoreservering opgenomen.

10. Het Taakstellend Budget, waaronder de Risicoreservering, is opgedeeld voor de afzonderlijke Deelprojecten zoals beschreven in bijlage 4.

11. Voor de aankondiging van de aanbesteding van het eerste Deelproject, doch uiterlijk 15 maanden na ondertekening van deze bestuursovereenkomst, dient voor alle Deelprojecten een kostenraming met een nauwkeurigheid van +/- 10% beschikbaar te zijn. Indien uit deze kostenramingen blijkt dat het Taakstellend Budget, genoemd in het eerste lid, niet voldoende is of dreigt te zijn voor realisatie van het Project, overlegt de Ambtelijke Regiegroep Boxtel over de mogelijkheden om een gezamenlijke oplossing te bereiken, waarbij de gemeente Boxtel zodanige voorstellen zal ontwikkelen dat het totale Taakstellend Budget niet zal worden overschreden, zo mogelijk binnen de vastgestelde Projectscope. Indien dat niet tot een voor alle Partijen aanvaardbare oplossing leidt, wordt door het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant gekeken in hoeverre een aanpassing van de Projectscope mogelijk is en bijdraagt aan een oplossing, zulks onder voorwaarde dat bij een aanpassing van de Projectscope in ieder geval de Deelprojecten 1 en 2 ongewijzigd gerealiseerd worden. Indien het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant aanpassing van de Projectscope voorstelt of niet tot overeenstemming komt, komt binnen 4 weken het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant bijeen en stelt de gewijzigde Projectscope vast of beziet of tot een voor alle Partijen aanvaardbare oplossing kan worden gekomen.

12. Indien na aankondiging van de aanbesteding voor het eerste Deelproject maar vóór de gunning van de opdracht voor de realisatie van het laatste Deelproject blijkt dat het deel van het Taakstellend Budget voor dat Deelproject genoemd in bijlage 4 onvermijdelijk niet voldoende is voor realisatie van dat Deelproject, overlegt de Ambtelijke Regiegroep Boxtel over de mogelijkheden om een gezamenlijke oplossing te bereiken, waarbij de gemeente Boxtel zodanige voorstellen zal ontwikkelen dat het totale Taakstellend Budget niet zal worden overschreden, en allereerst binnen de vastgestelde Projectscope van de nog niet gegunde Deelprojecten. Indien dat niet tot een voor alle Partijen aanvaardbare oplossing leidt, wordt door het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant gekeken in hoeverre een aanpassing van de Projectscope van een nog niet gegund Deelproject

mogelijk is en bijdraagt aan een oplossing, zulks onder voorwaarde dat bij een aanpassing van de Projectscope van een nog niet gegund Deelproject in ieder geval de Deelprojecten 1 en 2 ongewijzigd gerealiseerd worden. Indien het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant aanpassing van de Projectscope voorstelt of niet tot overeenstemming komt, komt binnen 4 weken het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant bijeen en stelt de gewijzigde Projectscope vast of beziet of tot een voor alle Partijen aanvaardbare oplossing kan worden gekomen.

13. Indien na de gunning van de opdracht voor de realisatie van het laatste Deelproject blijkt dat het Taakstellend Budget (inclusief de eventuele Algemene Risicoreservering) onvermijdelijk niet voldoende is voor realisatie van het Project, dan dragen Partijen naar rato van hun Bijdragen overeenkomstig het derde lid, bij aan de meerkosten ten opzichte van het Taakstellend Budget. Indien deze meerkosten het gevolg zijn van een toerekenbare tekortkoming in de nakoming van deze bestuursovereenkomst door een Partij, worden deze meerkosten echter gedragen door de Partij die toerekenbaar in de nakoming van deze bestuursovereenkomst tekort is geschoten. Indien de meerkosten het gevolg zijn van onjuist handelen of nalaten van ProRail, worden deze meerkosten gedragen door het Rijk.

14. Indien na voltooiing van een Deelproject blijkt dat de kosten hiervan lager zijn geweest dan voorzien in de verdeling van het Taakstellend Budget zoals genoemd in bijlage 4, bijvoorbeeld vanwege aanpassingen van de Projectscope en gunstige aanbestedingen, wordt het verschil toegevoegd aan de Algemene Risicoreservering of kan met instemming van het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant worden gebruikt ten behoeve van een ander Deelproject. Indien het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant niet tot overeenstemming komt over het gebruik van het hiervoor genoemde verschil, komt binnen 4 weken het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant bijeen om daarover tot overeenstemming te komen. De Algemene Risicoreservering kan met instemming van het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant worden gebruikt om een aanvaardbare oplossing als bedoeld in het dertiende lid, te bereiken.

15. Indien het Taakstellend Budget meer dan toereikend is, voor de realisatie van het gehele Project, dan betaalt het Rijk dan wel de Gemeente Boxtel het verschil tussen het Taakstellend Budget en de daadwerkelijke kosten van het Project op het moment dat de bestuursovereenkomst eindigt, terug aan Partijen naar rato van hun Bijdrage aan het Taakstellend Budget, tenzij Partijen anders overeenkomen.

16. Het Project houdt geen rekening met reactivering van de spoorlijn Boxtel – Veghel (Duits Lijntje). Ingeval van reactivering zijn de eventuele meerkosten voor één of meerdere Deelprojecten als gevolg van deze reactivering niet ten laste van het Taakstellend Budget en wordt de reactivering afgehandeld als een Aanvullende Bestelling.

Artikel 8. Aanvullende Bestellingen

1. Een of twee van de Partijen kunnen een Aanvullende Bestelling doen.

2. Een Aanvullende Bestelling leidt tot aanpassing van de Projectscope en kan tevens leiden tot een aanpassing van de Hoofdplanning, een aanpassing van de investeringskosten, beheer- en onderhoudskosten en een aanpassing van het risicoprofiel.

3. De Bijdrage van de Partij die de Aanvullende Bestelling doet, wordt verhoogd met het bedrag dat voor de realisatie van de Aanvullende Bestelling nodig is voor alle posten genoemd in tweede lid.

4. Tot de kosten van een Aanvullende Bestelling worden mede de studiekosten ten behoeve van de (haalbaarheid van) de Aanvullende Bestelling gerekend en de eventuele meerkosten voor één of meerdere projectonderdelen als gevolg van de Aanvullende Bestelling.

5. De Aanvullende Bestelling geschiedt geheel voor rekening en risico van de Partij(en) die de Aanvullende Bestelling doet en wordt uitgesloten van de risicoregeling zoals vermeld in artikel 7. Voor een Aanvullende Bestelling is instemming van het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant nodig.

Artikel 9. Beheer en onderhoud

1. Het beheer en de instandhouding (onderhoud en vernieuwing) van de constructieve delen van de onderdoorgangen (spoorbak en dragende wanden voor zover gelegen onder het spoor) en de aan te leggen spoorweginfrastructuur wordt door de spoorwegbeheerder uitgevoerd. De kosten hiervan komen voor rekening van het Rijk.

2. Het beheer en de instandhouding (onderhoud en vernieuwing) van de onderdoorgangen voor

zover niet op grond van het eerste lid voor rekening van het Rijk, wordt door en voor rekening van de Gemeente Boxtel als wegbeheerder uitgevoerd. Daaronder wordt onder andere begrepen toeleidende bakken en toeleidende weggedeelten, alsmede wegverharding, asfaltering, tegels, pompinstallatie, verlichting, stroomlevering en rioleringswerken, zowel in de toeleidende bakken als in het constructief deel van de onderdoorgang.

3. De overige kosten van beheer en onderhoud van de aan te leggen weginfrastructuur komen na realisatie voor rekening van Gemeente Boxtel.

4. Voor het beheer en onderhoud van de spoorkruisende infrastructuur zal voorafgaand aan de aankondiging van de aanbesteding van het eerste Deelproject een afzonderlijke intentieovereenkomst tussen Gemeente Boxtel en ProRail worden afgesloten, alsook een definitieve overeenkomst voorafgaand aan ingebruikname voor de spoorkruisende infrastructuur. Het Rijk zal ervoor zorg dragen dat ProRail hieraan meewerkt.

Artikel 10. Nader te sluiten overeenkomst Gemeente Boxtel/ProRail

1. Partijen komen overeen dat Gemeente Boxtel een nadere overeenkomst sluit met ProRail over de realisatie van het Project door de Gemeente Boxtel en ProRail, met de onderhavige bestuursovereenkomst als uitgangspunt. Deze nadere overeenkomst moet door het Rijk en de Provincie Noord-Brabant worden goedgekeurd. De nadere overeenkomst kan niet zonder instemming van het Rijk en de Provincie Noord-Brabant van deze bestuursovereenkomst afwijken. Het Rijk zal ervoor zorg dragen dat ProRail hieraan meewerkt.

2. De nadere overeenkomst bevat in elk geval afspraken over:
   a. de wijze van overleg en besluitvorming tussen Gemeente Boxtel, ProRail, Provincie Noord-Brabant en het Rijk over stand van zaken, voortgang, bijbestellingen, communicatie en financiële situatie van het Project;
   b. de voorbereiding, aanbesteding en realisatie van het Project;
   c. de werkplanning;
   d. het eigendom en het beheer, onderhoud en instandhouding van de spoorkruisende onderdelen van het Project;
   e. de oplevering en overdracht;
   f. aansprakelijkheid en schade;
   g. een door ProRail en Gemeente Boxtel in samenwerking tussen Partijen op te stellen, en door het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant vast te stellen, Plan van Aanpak, waarin in ieder geval is opgenomen:
      – de opdrachtformulering (inclusief beoogd projectresultaat en projectafbakening);
      – de scope;
      – de aanpak, de te volgen wettelijke procedure(s) en de tijdsplanning;
      – de projectorganisatie;
      – de geografische gebiedsafbakening van het Project en de projectonderdelen;
      – de wijze waarop de gezamenlijke communicatie door Partijen en ProRail zal plaatsvinden.

Artikel 11. Uitwerking overlegstructuur

1. De sturing van het Project geschiedt overeenkomstig bijlage 3.

2. De Ambtelijke Regiegroep Boxtel heeft de ambtelijke regiefunctie ten aanzien van voorbereiding van de besluitvorming door het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant, het bewaken van de Projectscope, het Taakstellend Budget en de planning van het Project en komt ten minste één keer per maand bijeen of zoveel vaker als door een Partij nodig wordt geacht.

3. Aan de Ambtelijke Regiegroep Boxtel nemen vertegenwoordigers van Partijen en ProRail deel.

4. Aan het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant nemen vertegenwoordigers van Partijen en ProRail op directieniveau deel.

5. Het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant bereidt onderwerpen ten behoeve van het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant voor die bestuurlijke goedkeuring vereisen.

6. Het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant neemt besluiten met betrekking tot de Projectscope, het Taakstellend Budget en de planning voor zover deze binnen het bepaalde van deze bestuursovereenkomst vallen.

7. Besluitvorming door het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant gebeurt op basis van unanimiteit



door Partijen. Indien geen unanieme besluitvorming gerealiseerd kan worden, volgt Bestuurlijk Overleg PHS Brabant.

8. Aan het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant nemen vertegenwoordigers van Partijen deel. Het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant komt ten minste 1 keer per jaar bijeen.

9. Bij besluitvorming overeenkomstig dit artikel zorgen de deelnemers aan het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant en het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant, binnen de organisatie van de Partij die zij vertegenwoordigen, voor de vereiste instemming.

10. Besluiten over een Aanvullende Bestelling, en besluiten over wijziging van deze bestuursovereenkomst als bedoeld in artikel 14, eerste lid, worden genomen door het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant.

11. De besluitvorming door het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant gebeurt op basis van unanimiteit.

12. Omdat het project onderdeel uit maakt van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer dienen beslissingen over de Projectscope, het Taakstellend budget en de planning eveneens de reguliere besluitvormingstrajecten voor PHS via sectorteam OGON/PHS en Directeurenoverleg PHS te doorlopen zoals aangegeven in bijlage 3 bij deze bestuursovereenkomst.

13. In geval van verschil in besluitvorming door het Directeurenoverleg PHS en Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant volgt Bestuurlijk Overleg PHS Brabant.

14. De Gemeente Boxtel en het Rijk dragen ervoor zorg dat bij ieder bouwproject in het kader van de verwezenlijking van één of meer Deelprojecten op de bouwborden, alsmede in (elektronische) publicaties met betrekking tot het Project het Rijk en de Provincie Noord-Brabant als medefinancier worden vermeld.

Artikel 12. Publiekrechtelijke bevoegdheden, risico's en aansprakelijkheden

1. Partijen verbinden zich jegens elkaar om zich in te spannen om de voor de uitvoering van deze bestuursovereenkomst benodigde publiekrechtelijke besluiten zodanig vast te stellen, dat de uitvoering van deze bestuursovereenkomst publiekrechtelijk is toegestaan.

2. Partijen bevorderen daarbij zoveel mogelijk, met inachtneming van wettelijke procedures en de te betrachten zorgvuldigheid jegens derden, dat de procedures tot het nemen van publiekrechtelijke besluiten met voortvarendheid worden doorlopen. In dit verband zal de Gemeente Boxtel het besluit tot onttrekking van de spoorwegovergangen en daarmee verband houdende verkeersbesluiten zo spoedig mogelijk nemen.

3. Voor de aankondiging van de aanbesteding van het eerste Deelproject dient het Hoogambtelijk Overleg PHS Brabant vast te stellen dat het besluit tot onttrekking van de spoorwegovergangen en daarmee verband houdende verkeersbesluiten met voldoende zekerheid onherroepelijk zullen worden om de aankondiging van de aanbesteding voor de Deelprojecten 1 en 2 te doen.

4. Indien de in het tweede lid bedoelde procedures ertoe leiden dat uitvoering van deze bestuursovereenkomst niet of althans niet op de door Partijen bij het aangaan ervan voorgestane wijze kan worden uitgevoerd, bezien Partijen of deze bestuursovereenkomst wijziging of (gedeeltelijke) beëindiging behoeft.

Artikel 13. Ongeldigheid

Indien een bepaling van deze bestuursovereenkomst in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voor zover nodig, door Partijen uit de bestuursovereenkomst worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wél bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van deze bestuursovereenkomst blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd, tenzij dit redelijkerwijs niet mogelijk is.

Artikel 14. Wijzigingen

1. Elke Partij kan de andere Partij schriftelijk verzoeken deze bestuursovereenkomst te wijzigen. De wijziging behoeft de instemming van het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant.

2. Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partij schriftelijk heeft meegedeeld.

3. De wijziging en de verklaring tot instemming wordt als bijlage aan deze bestuursovereenkomst gehecht.

Artikel 15. Beëindiging

1. Ieder van Partijen kan deze bestuursovereenkomst tussentijds beëindigen indien:
   a. De nadere overeenkomst als bedoeld in artikel 10 niet uiterlijk binnen 3 maanden na ondertekening van deze bestuursovereenkomst tot stand is gekomen en door het Rijk en de Provincie Noord-Brabant is goedgekeurd;
   b. het Taakstellend Budget vóór de aankondiging van de aanbesteding van het eerste Deelproject van de opdracht voor de realisatie van een Deelproject als bedoeld in artikel 7, elfde lid, niet voldoende is of dreigt te zijn voor realisatie van het Project en het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant niet binnen een jaar tot een voor alle Partijen aanvaardbare oplossing kan komen;
   c. na de aankondiging van de aanbesteding van het eerste Deelproject maar vóór de gunning van de opdracht voor de realisatie van het laatste Deelproject blijkt dat het deel van het Taakstellend Budget voor dat Deelproject genoemd in bijlage 4 onvermijdelijk niet voldoende is voor realisatie van dat Deelproject, als bedoeld in artikel 7, twaalfde lid, niet voldoende is of dreigt te zijn voor realisatie van het Project en het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant niet binnen een jaar tot een voor alle Partijen aanvaardbare oplossing kan komen;
   d. als Partijen daarover overeenstemming bereiken volgens het bepaalde in artikel 12.

2. Het beëindigen van deze bestuursovereenkomst kan uitsluitend schriftelijk onder opgaaf van redenen.

3. Bij eventuele tussentijdse (gedeeltelijke) beëindiging van deze bestuursovereenkomst zullen Partijen hun Bijdragen terug ontvangen. Dit na aftrek van het aandeel naar rato, op basis van het aandeel per Partij in het Taakstellend Budget, van de reeds gemaakte kosten en niet meer te vermijden kosten, tenzij Deelproject 1 niet wordt uitgevoerd, in welk geval het Rijk zijn Bijdrage volledig terugontvangt, na aftrek van de reeds voor de Deelprojecten 1 en 5 gemaakte plankosten. Behoudens de in artikel 7, achtste lid genoemde kosten verbonden aan de studie voor de "Rapportage Variantenstudie Dubbele Overweg Tongersestraat Boxtel" van 30 oktober 2013 van RoyalHaskoningDHV. Partijen zijn elkaar bij beëindiging van deze bestuursovereenkomst geen schadevergoeding verschuldigd.

Artikel 16. Inwerkingtreding en looptijd

1. Deze bestuursovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening en eindigt met ingang van de dag waarop de ter uitvoering van deze bestuursovereenkomst te realiseren infrastructuur in dienst is gesteld en de eindverantwoording door het Bestuurlijk Overleg PHS Brabant is vastgesteld.

2. Rechtsgevolgen die voortvloeien uit deze bestuursovereenkomst en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan na de beëindiging van deze bestuursovereenkomst, worden afgehandeld in overeenstemming met deze bestuursovereenkomst.

Artikel 17. Geschillenregeling en toepasselijk recht

1. Deze bestuursovereenkomst is in rechte afdwingbaar.

2. Er is sprake van een geschil indien één van de Partijen daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partij, waarna Partijen binnen vier weken na een zodanige melding eerst met elkaar in overleg treden om te bezien of in der minne een oplossing van het geschil kan worden gevonden.

3. Indien binnen zes maanden na melding van het geschil, bedoeld in het eerste lid, tussen Partijen geen overeenstemming is bereikt, staat het ieder van de Partijen vrij het geschil voor te leggen aan de bevoegde rechter te Den Haag.

4. Op deze bestuursovereenkomst is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.

Artikel 18. Bijlagen

1. De bij deze bestuursovereenkomst behorende bijlagen maken integraal onderdeel uit van deze



bestuursovereenkomst, mits gedateerd en geparafeerd door Partijen.

2. Bij strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage en deze bestuursovereenkomst prevaleert de bestuursovereenkomst, tenzij Partijen de strijdigheid in de bijlage expliciet hebben benoemd, dan prevaleert de bijlage.

Artikel 19. Publicatie in de Staatscourant

Binnen tien werkdagen na ondertekening van deze bestuursovereenkomst wordt de zakelijke inhoud daarvan gepubliceerd in de Staatscourant.

Aldus overeengekomen en in drievoud ondertekend:

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld,

's-Gravenhage, 26 mei 2015

De Provincie Noord-Brabant,
Namens deze
R.A.C. van Heugten

Noord-Brabant, 26 mei 2015

De Gemeente Boxtel,
Namens deze,
M. Buijs

Boxtel, 26 mei 2015

BIJLAGE 1

Scopebeschrijving voorkeursvariant dubbele overweg Tongersestraat Boxtel



Projectscope: Voorkeursvariant dubbele overweg Tongersestraat Boxtel

Beschrijving van de "Voorkeursvariant B14/B15 variant 6" die, op basis van de "Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat" d.d. 30 oktober 2013, op 26 november 2013 door de gemeenteraad van Boxtel is vastgesteld.

.. februari 2014

Inhoudsopgave

gemeente BOXTEL


Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Provincie Noord-Brabant



ProRail

2

1. Inleiding

1.1. Inleiding
In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is door partijen, de gemeente Boxtel, ProRail en het ministerie van IenM, gezamenlijk de problematiek ter hoogte van de dubbele overweg Tongersestraat in Boxtel aangepakt. De Provincie was hierbij nauw betrokken. De resultaten van een eveneens gezamenlijk en intensief traject van burgerparticipatie zijn in een variantenstudie nader onderzocht en uitgewerkt. Deze variantenstudie is in opdracht van de hiervoor genoemde partijen uitgevoerd door Royal HaskoningDHV en waaraan Movares en Goudappel Coffeng een inhoudelijke bijdrage hebben geleverd.

Op basis van deze variantenstudie is door de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 een inhoudelijke keuze gemaakt voor de omleidingsvariant B14/B15. Tijdens de bestuursconferentie PHS op 18 december 2013 hebben partijen afgesproken deze oplossing verder uit te werken.

In dit document wordt de variantenstudie kort toegelicht en wordt de voorkeursvariant **"de scope van het project"** beschreven. Voor nadere informatie, over onder meer het voortraject, alle onderzochte varianten en de variantenafweging wordt verwezen naar de "Rapportage Variantenstudie Dubbele Overweg Tongersestraat Boxtel" d.d. 30 oktober 2013 en de daarbij behorende werkdocumenten (o.a. verkeersberekeningen, kostenramingen, voorlopige ontwerpen etc.).

1.2. Aanleiding
De problematiek van de dubbele overweg is al jaren onderwerp van studie door de gemeente Boxtel en ProRail. Mede aanleiding van een tweetal dodelijke ongevallen op de overweg Bakhuisdreef is vanuit het ministerie van IenM in 2009 de toezegging gedaan de door de gemeente Boxtel voorgestelde gezamenlijke aanpak van de verkeersproblematiek rondom de dubbele overweg Tongersestraat te ondersteunen.

Dat heeft ertoe geleid dat de problematiek rond de dubbele overweg in de Tongersestraat in Boxtel is opgenomen in de PHS Voorkeursbeslissing van juni 2010. Hiermee heeft het Rijk een bijdrage gereserveerd voor het oplossen van de verkeersproblematiek van de dubbele overweg in de Tongersestraat en nog drie andere overwegen in Nederland.

1.3. Probleemstelling dubbele overweg
De huidige spoorwegovergang Tongersestraat vormt een belangrijke schakel in de wegenstructuur van Boxtel. De dubbele spoorwegovergang verbindt het centrum van Boxtel ten oosten van de spoorlijn met onder andere het bedrijventerrein Ladonk en het buurtschap Kalksheuvel. De huidige dubbele spoorwegovergang zorgt reeds jaren voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer en voor knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. In de toekomstige situatie met PHS, waarbij het treinverkeer wordt geïntensiveerd, wordt het oplossen van deze knelpunten nog urgenter.

1.4. Doelstelling
De partners in het project, te weten gemeente Boxtel, ministerie van IenM en ProRail hebben in het voortraject elk hun belangen gedeeld en de volgende gezamenlijke doelstelling geformuleerd:
" Het vinden van een duurzame en robuuste oplossing voor de knelpuntsituatie rond de dubbele overweg".

Voor de randvoorwaarden van partijen bij deze doelstelling (zoals het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, betrouwbaarheid en beschikbaarheid Spoor) wordt verwezen naar pagina 12 van de 'Variantenstudie Dubbele overweg Tongersestraat'.

3

2. Afweging varianten en besluitvorming

2.1. Aanpak
In de variantenstudie zijn twee van de uit de burgerparticipatie aangereikte oplossingsrichtingen nader onderzocht en uitgewerkt. Dit op basis van het raadsbesluit van de gemeenteraad van Boxtel van 23 april 2013. De twee gekozen oplossingsrichtingen zijn:
1. Tunnelvariant, die uitgaat van het realiseren van een tunnel voor gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de dubbele overweg Tongersestraat (CV9);
2. Omleidingsvariant, die uitgaat van het geheel of gedeeltelijk sluiten van de dubbele overweg Tongersestraat, het omleiden van verkeer en handhaven van een verbinding voor langzaam verkeer door aanleg van een tunnel ter plaatse van de dubbele overweg (B14/B15).

2.2. Ontwerp en selectie varianten
In een proces van variantontwikkeling, optimalisatie en trechtering zijn de beide oplossingsrichtingen nader uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Met als doel één uitgewerkte voorkeursvariant per oplossingsrichting.

De varianten per oplossingsrichting zijn op vijf hoofdcriteria beoordeeld:
- Oplossend vermogen / verkeerskundige effecten
- Financiën
- Beleidskader
- Leefbaarheid
- Ruimtelijke Inpassing

2.3. Variantenafweging en besluitvorming
De uitgewerkte voorkeursvarianten per oplossingsrichting zijn in de variantenafweging in beeld gebracht, toegelicht en beoordeeld op de verschillende criteria en kosten. Op basis daarvan is een overzicht gemaakt van de voor- en nadelen per voorkeursvariant. Bovenstaande beoordeling en de voor- en nadelen vormde de input voor het keuzeproces om te komen tot een voorkeursvariant.

Op 26 november 2013 heeft de gemeenteraad op basis van de variantenstudie het maatregelenpakket behorende bij de omleidingsvariant "B14/B15 variant 6" vastgesteld.



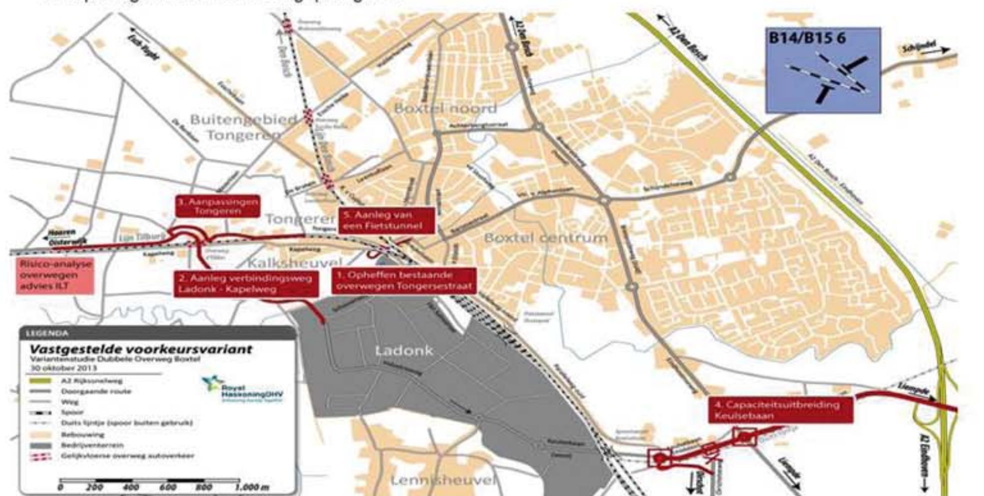
4

3. Voorkeursvariant B14/B15

3.1. Beschrijving voorkeursvariant op hoofdlijnen

De voorkeursvariant "B14/15 variant 6" kent de volgende onderdelen:

1. Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen op de Tongersestraat;
2. Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK)) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaam verkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en d' Ekker (vernieuwen);
3. Aanpassingen Tongeren t.b.v. veiligheid fietsverkeer en snelheidsbeperking gemotoriseerd verkeer;
4. Opwaardering Keulsebaan tussen rotonde Vorst en de aansluiting met de A2;
5. Realisatie van een fietstunnel ter plaatste van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en Kapelweg en met een aansluiting op Tongeren.



3.2. Beschrijving deelprojecten

Hierna een korte beschrijving van de vijf deelprojecten.

3.2.1. Opheffen bestaande overwegen Tongersestraat

In het kader van het aanpakken van de problematiek van de dubbele spoorwegovergang worden beide spoorwegovergangen in de Tongersestraat gesaneerd.

3.2.2. Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg

Vanwege de leefbaarheid in Kalksheuvel en vanwege de problematiek rond de dubbele overweg in de Tongersestraat werkt de gemeente Boxtel al langer aan de planvorming van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK). Voor de verbindingsweg is het definitief ontwerp gereed (d.d. augustus 2013).

Onderdeel van de VLK is dat de Kapelweg, komend vanuit Haaren, het spoor niet meer kruist ter hoogte van Kromakker/Vinkenberg, maar ter plaatse van de overweg d'Ekker. De bestaande overweg d'Ekker wordt aangepast en verbeterd.

Het streven is er op gericht dat op termijn de VLK het spoor ongelijkvloers gaat kruisen. Op dit moment ontbreken daarvoor de budgetten. De overweg Bakhuisdreef wordt in het kader van dit project gesaneerd.

De gemeente Boxtel en ProRail stellen gezamenlijk een risicoanalyse op van het Project en leggen deze voor aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met als doel het verkrijgen van een advies over het opheffen van de overweg Kapelweg dan wel het handhaven van deze overweg voor langzaam verkeer.

Voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is een ontwerp bestemmingsplan opgesteld. Dit ontwerp bestemmingsplan is op 15 augustus 2013 gepubliceerd in de Staatscourant. Deze procedure wordt echter, in afwachting van de besluitvorming over PHS, op dit moment aangehouden.

Randvoorwaarden

Voor de realisatie van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg moet worden voorzien in:

- Verwerving van gronden.
- Planologisch kader. Bestemmingsplan. Het ontwerp bestemmingsplan voor de VLK is in concept gereed en moet worden aangepast.
- Conditionering en vergunningen.



3.2.3. Aanpassingen Tongeren e.o.

Ten behoeve van de ontsluiting van het gebied Tongeren wordt de weg Tongeren aangesloten op de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Daarnaast zijn, vanwege de gewijzigde verkeersstromen in dit gebied, maatregelen nodig voor het langzaam verkeer op een deel van de weg Tongeren.

3.2.4. Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan

Het maatregelenpakket Keulsebaan bestaat uit de volgende onderdelen:

- Ombouw kruispunt Eindhovenseweg (de Goor) tot een met verkeerslichten geregeld kruispunt.
- Ombouw kruispunt Parallelweg Zuid - Oirschotseweg (Everbos) tot een turborotonde of met verkeerslichten geregeld kruispunt (ook afhankelijk van de benodigde ruimte voor een turborotonde, inpassing extra rijstroken aan zijde tunnel spoor).
- Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan naar 2x2 rijstroken tussen kruispunt Keulsebaan – Parallelweg Zuid (Everbos) en aansluitingen A2.
- Omleggen Oirschotseweg en aansluiten op kruispunt Keulsebaan - Parallelweg Zuid (Everbos of de Goor).

Randvoorwaarden

Voor de realisatie van het maatregelenpakket Keulsebaan moet worden voorzien in:

- Verwerving van gronden.
- Planologisch kader. Bestemmingsplan.
- Conditionering en vergunningen.

In de afbeelding hieronder is het maatregelenpakket opgenomen. Uit de verdere uitwerking moet blijken of het maatregelenpakket op deze wijze noodzakelijk is en op deze wijze voldoende oplossend vermogen heeft.



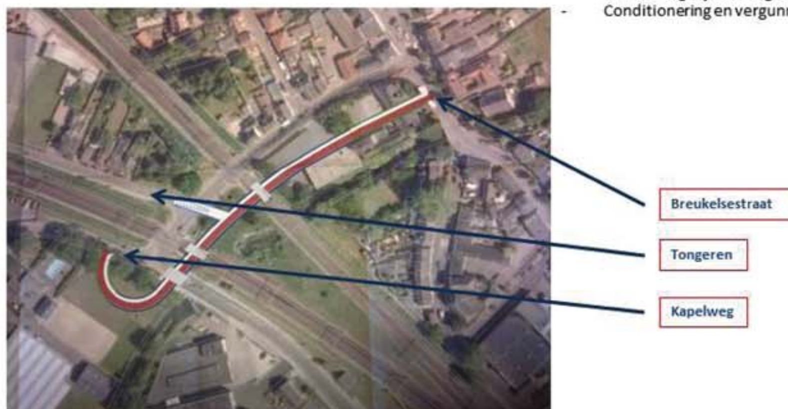
7

3.2.5. Fietstunnel dubbele overweg Tongersestraat

Ten behoeve van een goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer tussen enerzijds het centrum van Boxtel en anderzijds bedrijventerrein Ladonk en het buurtschap Kalksheuvel wordt ter vervanging van de spoorwegovergangen in de Tongersestraat een tunnel gerealiseerd.

De tunnel kruist de spoorlijn naar Den Bosch, de spoorlijn naar Tilburg en de Kapelweg.

Deze tunnel is geprojecteerd even oostelijk van de Tongersestraat. De tunnel sluit aan de centrumzijde aan op de Breukelsestraat en aan de zijde van Kalksheuvel op de Kapelweg.



Om ook voetgangers en fietsers vanuit Tongeren gebruik te laten maken van de tunnel wordt een luie trap met fietsgoot aangelegd.

Uit de verdere uitwerking zal blijken of verdere optimalisaties, van onder andere de aansluitingen van de tunnel, mogelijk zijn.

Randvoorwaarden

Om de tunnel te kunnen bouwen moet worden voorzien in:

- Verwerving van gronden. Percelen tussen de Tongersestraat en de watergang Smalwater en een deel van een perceel aan de Kapelweg.
- Planologisch kader. Bestemmingsplan waarin realisatie van de tunnel mogelijk wordt gemaakt.
- Conditionering en vergunningen.

8

3.3. Uitvoeringsfasering

Bij de realisatie van de deelprojecten moet rekening worden gehouden met de volgende uitvoeringsfasering:

1. Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK)) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen;
2. Aanpassingen Tongeren t.b.v. veiligheid fietsverkeer en snelheidsbeperking gemotoriseerd verkeer;
3. Opwaardering Keulsebaan;
4. Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen op de Tongersestraat;
5. Realisatie van een fietstunnel.

Bovenstaande fasering is opgenomen in de planning.

3.4. Financiën

3.5.1. Investeringskosten Voorkeursvariant
De investeringskosten voor de realisatie van de voorkeursvariant bedragen in totaal € 38,4 mln. inclusief BTW prijspeil 2013.

De verdeling van dit bedrag naar de 5 deelprojecten is in de onderstaande tabel opgenomen.

De bedragen in deze tabel komen uit de variantenstudie en zijn incl. BTW en gebaseerd op prijspeil 2013.

Deel (5X) projecten Kosten	Overwegen Tongersestraat	VLK	Tongeren	Keulsebaan	Fietstunnel	TOTAAL INVESTERINGS-KOSTEN incl. BTW en prijspeil 2013
Investeringskosten	€ 2.077.433	€ 9.452.373	€ 1.798.263	€ 7.843.545	€ 17.244.571	€ 38.416.183

9

gemeente BOXTEL



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Provincie Noord-Brabant



ProRail

BIJLAGE 2

Hoofdplanning

Mijlpalen en Planning deelprojecten - Boxtel

Versie: d.d. 17 november 2014

2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021

Nr | Projecten en planfases

1 **Overwegen**
planvoorbereiding
besluitvorming (Mirt 3)
procedures (o.a. vergunningen, aanbesteding)
planrealisatie
oplevering 1 (aanpassen overwegen VLK)
oplevering 2 (aanpassen overwegen Tongersestraat voor langzaam verkeer)
oplevering 3 (saneren alle overwegen zowel VLK als Tongersestraat)
eindoplevering en afronding

2 **Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (inclusief maatregelen Tongeren)**
planvoorbereiding
besluitvorming (vaststelling BP)
procedures (beroepsprocedure, verwerving, aanbesteding)
planrealisatie
oplevering en afronding

3 **Fietstunnel Tongersestraat**
planvoorbereiding
besluitvorming (Mirt 3, vaststelling bestemmingsplan)
procedures (beroepsprocedure, verwerving, aanbesteding)
planrealisatie
opleverering en afronding

4 **Maatregelenpakket Keulsebaan**
planvoorbereiding
besluitvorming (vaststelling BP)
procedures (beroepsprocedure, verwerving, aanbesteding)
planrealisatie
opleverering en afronding)

NB: indien onteigeningsprocedure noodzakelijk: +1 jaar
(van toepassing voor VLK, fietstunnel en Keulsebaan)

bestemmingsplan in werking
onherroepelijk bestemmingsplan

moment afsluiten afh. van maatregelen Keulsebaan noodzakelijk voor afwikkeling verkeer
en bereikbaarheid langzaam verkeer

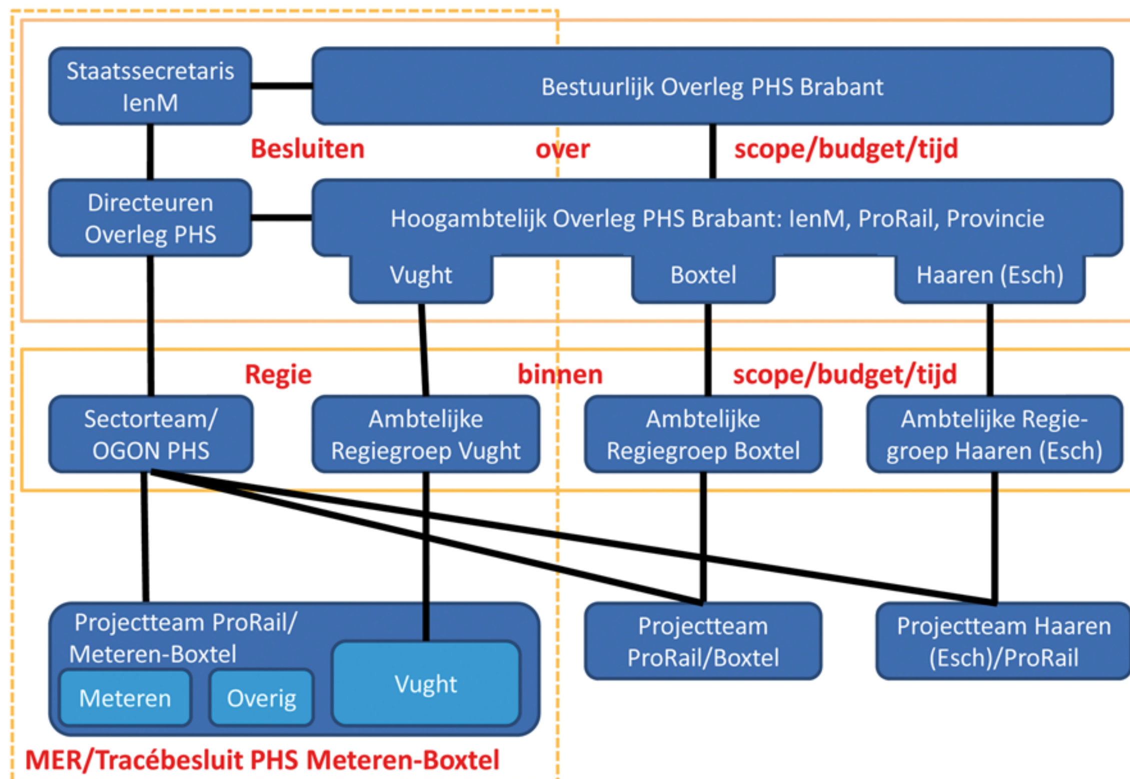
Fietstunnel Tongersstraat
Keulsebaan fase 1
Keulsenbaan fase 2

raming projecten +/- 10% gereed mogelijk consequenties voor scope en planning

indien budget ontoereikend besluitvorming over scope deelprojecten Keulsebaan fase 2 / Fietstunnel

BIJLAGE 3

Schema projectsturing





BIJLAGE 4

Kostenraming deelprojecten maatregelenpakket PHS Boxtel

Project: PHS Boxtel - Variant 3 - Omleiding Zuidelijke Randweg B15 - Projectnr: BC5299 - Opdr.gever: Gemeente Boxtel
Versie raming: v4 - Status: Definitief - Opgesteld door: RHDHV, Movares, Gemeente Boxtel (Arcadis)

Prijspeil raming: 01-08-13
Datum raming: 20-11-14

Scope en uitgangspunten *Versie 3.05 (17 maart 2013)*

In dit blad wordt een overzicht gegeven van de totale Investeringskosten verdeeld naar deelraming
opgesteld 12 september 2014

Toelichting:
de deelramingen zijn door verschillende partijen gemaakt en aangeleverd en verwerkt in deze overkoepelende raming
de opslagen zijn per deelraming verschillend, in de uitsplitsing naar Deelraming is hier rekening mee gehouden

Samenvatting
1 - Overwegen Tongerensestraat
2 - VLK
3 - Tongeren
4 - Keulsebaan
5 - Fietstunnel

	1	2	3	4	5	som
Bouwkosten	€ 801.760	€ 3.118.799	€ 318.242	€ 4.712.313	€ 6.750.330	€ 15.701.445
Vastgoed kosten	€ -	€ 3.066.017	€ 958.325	€ 362.250	€ 2.869.000	€ 7.255.592
Engineeringskosten	€ 188.922	€ 652.113	€ 41.510	€ 514.071	€ 1.590.610	€ 2.987.226
Overige Bijkomende Kosten	€ 65.317	€ 207.774	€ 22.139	€ 257.035	€ 2.442.189	€ 2.994.453
Subtotaal Investeringskosten	**€ 1.055.999**	**€ 7.044.703**	**€ 1.340.216**	**€ 5.845.669**	**€ 13.652.129**	**€ 28.938.716**
objectoverstijgende kosten	€ 105.600	€ 1.134.245	€ 215.784	€ 941.192	€ 1.365.213	€ 3.762.033
Inveseringskosten Deterministisch	**€ 1.161.599**	**€ 8.178.948**	**€ 1.556.000**	**€ 6.786.861**	**€ 15.017.342**	**€ 32.700.749**
scheefte	€ 38.771	€ -	€ -	€ -	€ 501.232	€ 540.002
Investeringskosten excl. BTW	**€ 1.200.369**	**€ 8.178.948**	**€ 1.556.000**	**€ 6.786.861**	**€ 15.518.573**	**€ 33.240.751**
BTW	€ 186.892	€ 1.273.424	€ 242.262	€ 1.056.682	€ 2.416.169	€ 5.175.429
Investeringskosten incl. BTW	**€ 1.387.261**	**€ 9.452.371**	**€ 1.798.262**	**€ 7.843.544**	**€ 17.934.742**	**€ 38.416.180**

BTW gelijkmatig verdeeld over alle deelramingen

Overzicht risicoreservering in raming verdeeld over de deelramingen

	1	2	3	4	5	som
Bouwkosten	€ 72.887	€ 283.527	€ 41.510	€ 428.392	€ 700.030	€ **1.526.346**
Vastgoed kosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Engineeringskosten	€ 9.111	€ -	€ -	€ -	€ 75.629	€ **84.740**
Overige Bijkomende Kosten	€ 12.838	€ -	€ -	€ -	€ 106.567	€ **119.405**
objectoverstijgende kosten	€ 105.600	€ 1.134.245	€ 215.784	€ 941.192	€ 1.365.213	€ **3.762.033**
scheefte	€ 58.059	€ -	€ -	€ -	€ 481.943	€ **540.002**
BTW	€ 44.176	€ 242.291	€ 43.970	€ 234.056	€ 466.439	€ **1.030.932**
Risicoreservering totaal	**€ 302.671**	**€ 1.660.063**	**€ 301.264**	**€ 1.603.640**	**€ 3.195.821**	**€ 7.063.458**

aannames:
verdeling kosten Overwegen Tongeren (1)/ Fietstunnel (5) steeds gelijk verdeeld. Behalve de benoemde risico's bij Bouwkosten verleggen ka/lei bij OBK, deze hebben betrekking op fietstunnel en zijn daar bij opgeteld
verdeling BTW gelijk over alle deelramingen



BIJLAGE 5

Betaaltermijnen

1. Het Rijk betaalt haar bijdrage van in totaal € 19,2 mln. in één of meerdere subsidiebeschikkingen aan ProRail, welke passen bij het kasritme van voorziene uitgaven voor planuitwerking en realisatie van de Deelprojecten 1 en 5. Het Rijk en ProRail maken hierover gezamenlijk afspraken.
2. De provincie Noord-Brabant betaalt haar bijdrage van in totaal € 13,2 mln. aan de gemeente Boxtel in vijf termijnen welke passen bij het kasritme van voorziene uitgaven voor planuitwerking en realisatie van de Deelprojecten 2, 3, 4a en 4b, telkens voor 1 juli van het aangegeven kalenderjaar:
   – 2015: 15%
   – 2016: 15%
   – 2017: 30%
   – 2018: 30%
   – 2019: 10%
3. De gemeente Boxtel brengt haar bijdrage van in totaal € 6,0 mln. in, passend bij het kasritme van voorziene uitgaven:
   – 2015: 15%
   – 2016: 15%
   – 2017: 30%
   – 2018: 30%
   – 2019: 10%
4. Voorstellen voor aanpassing van het betalingsritme kunnen gedaan worden indien het kasritme daarvoor aanleiding geeft.